Montevideo

el peso de un destino

Carlos Real de Azúa

1

cuadernos uruguayos

diciones del nuevo mundo

Producido en GEGA, Taller de Impresos. Durazno 1528
D.L. 226 946

CARLOS REAL DE AZUA

Docente vocacional, Carlos Real de Azúa —doctor en Derecho, profesión que abandonó porque "su destino no se enderezaba por él" y ensayista, cuyo campo temático abarcó la teoría y la crítica literaria y diferentes aspectos de las ciencias sociales— fue un testigo penetrante de nuestro tiempo, de lo nacional y lo latinoamericano. Ser que gustaba del diálogo, alegre, reflexivo y de actitud apasionada, matizaba su vasta erudición con una visión satírica de los hombres y de las cosas.

Nació en Montevideo el 15 de marzo de 1916 y su vida se interrumpió en plena capacidad creadora el 16 de julio de 1977, casi en el anonimato, por las circunstancias políticas de la época, sin que se escribiera en la prensa capitalina ninguna noticia sobre su trayectoria intelectual.

Fue profesor de Literatura en la Enseñanza Media (1937-1966); de los cursos de Literatura Iberoamericana y Rioplatense y de Estética Literaria en el Instituto de Profesores "Artigas" (1954-1967 y 1952-1976, respectivamente) y de Ciencia Política en la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, de la Universidad de la República de 1967 a 1974, año en que cesó al no renovársele el contrato por las autoridades de la intervención de la Universidad.

Asimismo fue profesor visitante de la Universidad de Columbia, Nueva York (enero-mayo de 1973); investigador asociado del Instituto de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas y de Administración (1969-1974) y del Centro de Información y Estudios del Uruguay - CIESU (1975-1977) y participó en el XVIII Congreso del Center Latin American Studies, en la Universidad de Florida, Estados Unidos de América, sobre Modernismo (27 de marzo al 1º de abril de 1977).

Autor de obras en materia de crítica literaria, historiográfica y social; de historia cultural, ideológica y social y de teoría política y social, antologista y prologuista, algunos de sus trabajos y artículos significativos se encuentran diseminados en apartados, folletos, diversas publicaciones nacionales y extranjeras, y versiones policopiadas de universidades estadounidenses.

*Publicó unos ciento ochenta títulos entre libros, fascículos, folletos y artículos en revistas y semanarios, entre los que sobresalen sus colaboraciones en el semanario "Marcha"**.

Entre sus obras y trabajos capitales importa mencionar "El Patriciado Uruguayo" *(1961),* "El impulso y su freno: tres décadas de Batllismo y las raíces de la crisis uruguaya" *(1964);* "Legitimidad, apoyo y poder político: ensayo de tipología" *(1969),* "Política, Poder y Partidos en el Uruguay de hoy" *(1971),* "Historia visible e historia esotérica: personajes y claves del debate latinoamericano" *(1975).*

Los Cuadernos de Marcha contienen estudios suyos; codirigió la serie de fascículos "Capítulo Oriental" (1967-1968), en la que redactó siete entregas e inició también la "Enciclopedia Uruguaya", en la que publicó, asimismo, "Herrera, el nacionalismo agrario". *Para la Editorial "Nuestra Tierra" escribió el ensayo* "La clase dirigente" *(1969) y para el Centro Editor de América Latina,* "Herrera: el colegiado en el Uruguay", *Buenos Aires, 1972. La "Revista Histórica" le divulgó* "Un testigo inglés de la Cisplatina: L. Boutcher Halloran" *(1962) y la Facultad de Humanidades y Ciencias,* "Viajeros observadores extranjeros del Uruguay - Juicios e impresiones (1889-1964)", *1968.*

Como antólogo y prologuista se destaca su "Antología del ensayo uruguayo contemporáneo", *(dos volúmenes), 1964 y sus introducciones en la Biblioteca Artigas - Colección de Clásicos Uruguayos, a* "Motivos de Proteo" *y* "El Mirador de Próspero" *de José Enrique Rodó y a* "Crítica y arte: la tierra española: visiones de Italia" *y* "Letras uruguayas", *de Gustavo Gallinal.*

A los títulos ya citados, cabe agregar sus estudios sobre "El ambiente espiritual del 900", "Un siglo y medio de cultura uruguaya" *y* "Evasión y arraigo en Neruda y Borges".

Analistas de su trayectoria vital e intelectual han subrayado su enciclopedismo, su pensamiento crítico, lo polémico de su producción, incitando siempre a la reflexión y a la discusión; su vasto y sólido dominio informativo, su resistencia a toda figuración; su entrañable cariño por la ciudad de Montevideo, que conocía como pocos; su enfrentamiento con tesis y sistemas; "su independencia para opinar contra la corriente, poniéndole banderillas a los 'monstruos sagrados'

* Su extensa bibliografía fue dada a conocer por los bibliotecólogos Martha Sabelli de Louzao y Ricardo Rodríguez Pereyra en las páginas de la separata del semanario "Jaque", el 13 de julio de 1984.

o echándole una cuarta a los outsiders". *También han señalado la incesante reescritura y ampliación de sus originales de artículos periodísticos y su estilo desordenado de escritura.*

Sobre esa su modalidad madrepódica y cumulativa de circunvalar los temas, señalada por Daniel Vidart, recuerdo al respecto una larga conversación que sostuve con Real en una de las esquinas de 18 de Julio y Minas, a propósito de los factores que estimularon la fundación de los pueblos orientales y sus distintas direcciones, tema que años después fue desarrollado con solvencia por Juan Rial Roade y Jaime Klaczko en la obra "Uruguay, el país urbano", *que dedicaran a su memoria.*

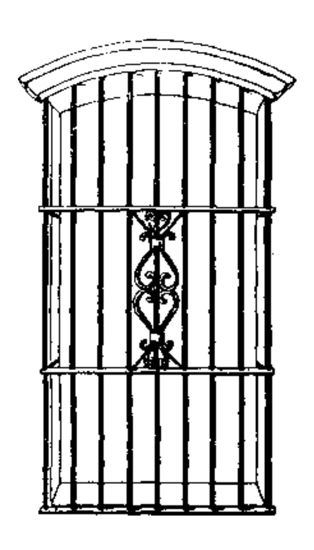
Fue tal la manera farragosa de exposición —que aparentemente me pareció incoherente, al ser entrecortada por digresiones y referencias laterales— que a su término, en un café cercano, puse en orden sus ideas y recién pude distinguir con precisión las distintas alternativas propuestas por su pensamiento talentoso.

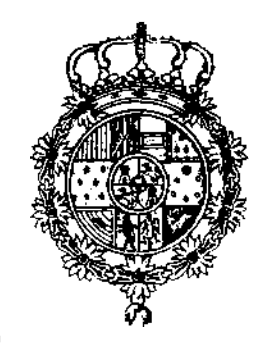
Lo vimos por última vez, ya cerrados sus ojos para siempre, con un crucifijo que manos piadosas habían puesto entre sus manos.

Preocupado por el destino uruguayo, dijo alguna vez: "Entre nosotros, como seguramente en cualquier parte, los seres humanos pueden distinguirse en infinitas categorías. Entre los muchos que tienen la pasión de sí mismos y los pocos que tienen la pasión del país, por ejemplo. Y entre los que gozan su patria —hasta donde su patria puede darle goces— y los que su patria les duele". Real de Azúa integraba las filas de estos últimos.

Aníbal BARRIOS PINTOS

Montevideo, junio 12 de 1987





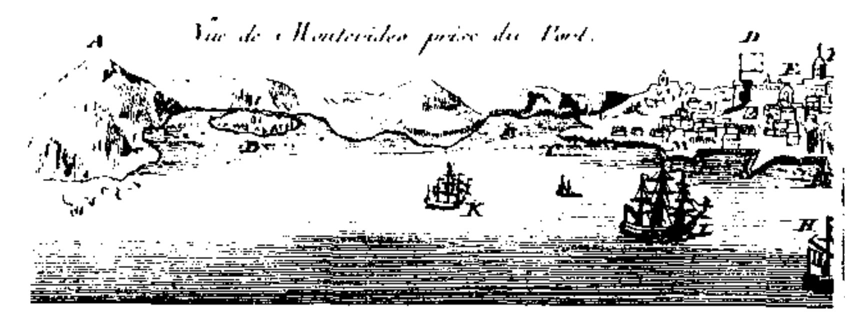
Montevideo, el peso de un destino

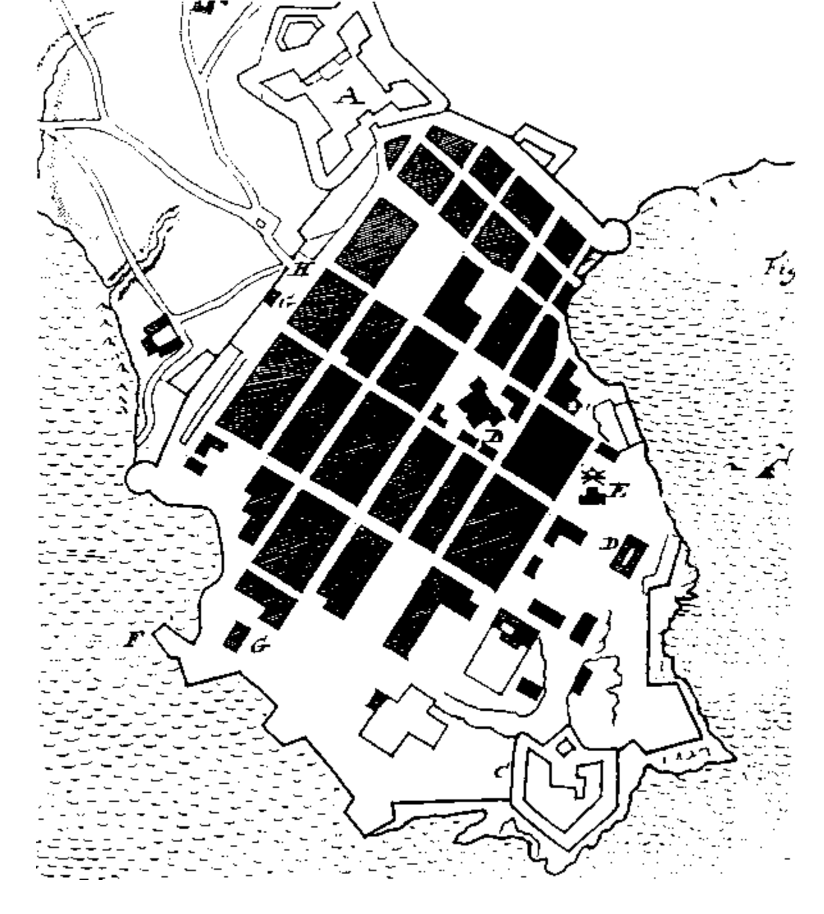
En un emplazamiento señalado por las miradas más avizoras, desde muy atrás, como sitio ideal para un centro poblado, Montevideo, nació de la urgente necesidad de adensar un núcleo de contención al persistente avance portugués sobre el Plata. No admitía, en verdad, demora en la réplica esta expansión, marcada ya ostensiblemente desde 1680, con la fundación de la Colonia del Sacramento y, sobre todo, desde 1723, con la ocupación lusitana de la bahía de Montevideo. De este propósito se originó así, el proceso poblacional que habría de sostenerlo y que fue verdaderamente inseparable de aquél, dentro de una ciudad-fortaleza en la que el tren de vida y los valores castrenses dejaron su fuerte marca en el nuevo grupo social que desde 1726 se echó a andar.

Incluido estuvo por este motivo el incipiente urbano en la magna concepción de una lucha de imperios y graves responsabilidades pesaron por ello sobre su débil, concreta estructura material y humana. A la primera se atendió prioritariamente y el Fuerte de San José, la Ciudadela (1742-1782, que ocupaba buena parte de la actual Plaza Independencia), las murallas que circuían nuestra actual "ciudad vieja", construidas y reconstruidas en las décadas que siguieron a la fundación, la Fortaleza del Cerro (1799-1808) hicieron de Montevideo un lugar militarmente res-

petable y cuyo valor se probaría en las dificultades con que tropezó el asalto inglés de 1807. La bahía, a su vez, protegida por el promontorio cerrense, constituyó el resguardo más factible de todas las costas del Plata y aun con las restas de su escasa profundidad y de los efectos del siempre peligroso pampero.

Al propósito de detener la expansión luso-brasileña hasta su soñado "límite natural" del Río de la Plata, el proceso de expansión colonial y las variantes estratégicas que, a escala mundial, éste comportó, asignaron a Montevideo cargas, entidad y potencialidades que la que era desde 1750 "plaza de armas" no había tenido originariamente. La puesta en valor de la costa occidental de América, la importancia acrecida del comercio con el Extremo Oriente, la fundación, a partir de 1788, de los primeros establecimientos en Australia le dieron a las dos vías de salida del sur del Atlántico una ascendente significación y con ella, como es comprensible, a cualquier de los escasísimos resguardos desde los cuales pudiera protegérselas o atacárselas. Que la despierta percepción británica advirtió lo decisiva que podía ser la aún larga y peligrosa trayectoria por el Cabo de Hornos lo prueban los dos tercios del siglo de su afán por las Malvinas (1768-1833), pero también Montevideo era un punto de lanzamiento factible contra la colonia que desde 1632 había erigido en el Cabo africano. Todo esto privó, como era de prever, los ostensibles alcances de nuevo centro y con la parsimonia característica de la



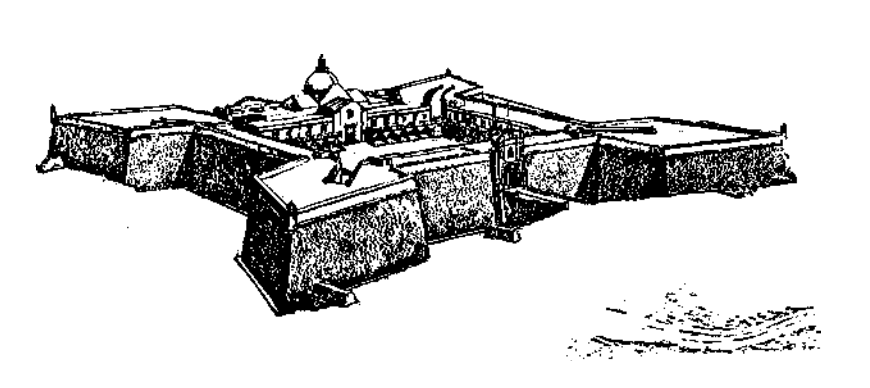


administración colonial española, la rival del Callao y Cartagena, el ascendente "puerto mayor de Indias" fue asumiendo funciones y beneficiándose con franquicias. Se alcanzaron en parte de raíz de los reclamos del mismo núcleo en pro de un mínimo de medios para su subsistencia, en parte a causa de los peligros de la navegación en el Plata, o por las exigencias de abastecimientos para las colonias o la metrópoli que involucraron las guerras en que España se ensarzó durante las dos últimas décadas del siglo XVIII.

Se originaron también en las normas más duraderas de liberación económica con que la política borbónica marcó su cautelosa adhesión a las pragmáticas de la Ilustración. Sea cual fuere la motivación de ellas, su impacto siempre concordante fue el de activar las energías latentes en el nuevo poblado, promover el enriquecimiento de su sector más dinámico y alumbrar una vocación marítima y comercial que importó timbre de orgullo y firme garantía de fe en el futuro en el nivel dirigente urbano y aun en la ciudad toda, Desde 1750, con la ordenanza sobre "buques de registro" hasta los años mismos de la independencia se eslabonan estas disposiciones. Las de mayor efecto fueron, de seguro, las disposiciones sobre libre comercio del 1778, la erección de la Aduana (1779-1789) o el privilegio concedido a la Real Compañía de Filipinas a utilizar el depósito de Monvideo para la importación de esclavos africanos a Indias (1786-1791). También las normas que desde ese entonces hasta el fin del coloniaje facilitaron la permanencia de buques y gentes extranjeras o el comercio con puertos de tal carácter son responsables de cierto "cosmopolitismo" que desde ese entonces marcó a la ciudad y que el futuro acrecentaría, muy mesurado, en verdad, pero muy disímil asimismo a esos cotos cerrados a toda extranjería que eran por ese entonces los demás centros urbanos de Hispanoamérica.

Desde temprano la autoridad estatal española sintió la necesidad de su presencia formal en zona marítima tan importante. Francisco Millau, que visitó Montevideo en 1752 y recogió veinte años más tarde sus impresiones en libro afirmaba que *de algunos años a esta parte siempre ha habido en este Puerto unas embarcaciones de guerra, ejecutando las salidas que se han ofrecido para varias comisiones del Real Servicio, hasta ser relevadas de otras que han continuado con el mismo destino.*

En 1769-1770, si hemos de ser precisos, fue organizado el Apostadero de Montevideo, al que se le adosarían almacenes y hospital y cuyos jefes unificaron desde 1796 sus tareas con las del ejercicio de la gobernación. Fue desde él que España afrontó hasta el fin de su permanencia en América la ronda inglesa a las Malvinas y desde él, también, que se organizó la resistencia montevideana a la insurrección de 1810-1811.



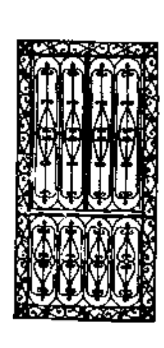
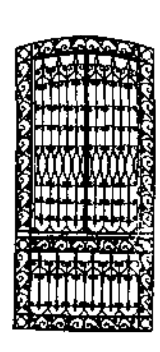
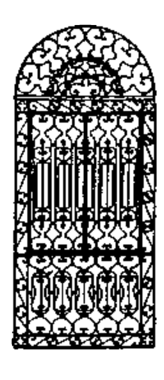
Mercaderes y soldados

Fruto de la España borbónica e ilustrada, los comienzos de Montevideo estuvieron marcados así, en forma mucho más relevante que cualquiera otra capital latinoamericana por los que habrían de ser —ya estaban siéndolo— los rasgos de la ciudad moderna. Sólo es oscura, dubitable la etimología de Montevideo; perceptible, en cambio la racionalidad del designio de su implantación, la publicidad y la estricta datación de un proceso que comienza sobre la tierra limpia y es asumido desde el principio por el poder estatal en el rubro de sus tareas. Pieza de una rigurosa organización del espacio, en su caso no con sus propósitos de fomento sino de dominio, no hay que buscar entonces, en su caso, ese período de latencia, ese adensamiento gradual de contactos humanos que son peculiares de la ciudad antigua y que algunos ejemplos tienen en el proceso fundacional del país pero no en su capital.

Dotada de gobernador desde la decisión de 1749 y la posterior llegada de José Joaquín de Viana en 1751, la ciudad luchó por su jurisdicción —que iba desde las sierras de Maldonado al arroyo Cufré y desde las nacientes del Santa Lucía y el San José hasta el Río de la Plata— y más tarde para que ella fuera ampliada. Pero este pleito, articulado en sesudos memoriales y de sustanciación muy dilatada, debió ser doblado por otro, que había de librarse con las armas en la mano: cada montevideano de los primeros tiempos, como cada romano, se debía a sus legiones, en es-

te caso las milicias de infantería y caballería que tuvieron que enfrentar entradas, rapiñas y malones de variada autoría (indígenas, piratas, faeneros clandestinos, etc.)

Ciudad marinera y militar y forzosamente administrativa y residencial fue así la que conformaron las graves funciones que hemos esbozado y que eran, como igualmente decíamos, muy desmedidas respecto a lo que fue la entidad misma de su núcleo poblador. Pues modestos hasta la pobreza, humildes hasta el analfabetismo total fueron por lo menos los primeros ocupantes: soldados, labriegos, oficiales —mercachifles, cabildantes— minoristas, ya que hubo de recurrirse a todo para completar la cortísima paga. Aclaramos: en este caso la necesidad, no ya con cara de hereje pero sí con arrestos democrático-burgueses obligó a suspender en Montevideo ciertas inhibiciones muy típicas de la ideología señorial española y aun ciertas exigencias del decoro oficial (prohibición de mercar o vender cosechas al menudeo sobre militares y cabildantes, incompatibilidad —suspendida por seis años— entre el cargo de cabildante y la condición de analfabeto, periodicidad de sesiones del cuerpo municipal, alhajamiento de su local, etc.) Si agraciados por la dignidad de "hidalgos de solar conocido" y otras ventajas que la profusa legislación indiana concedía a los integrantes de nuevos centros urbanos, al menos por entonces el duro trajín de la vida pareció sacarle a éstos las ganas de pavonearse con estas u otras plumas.

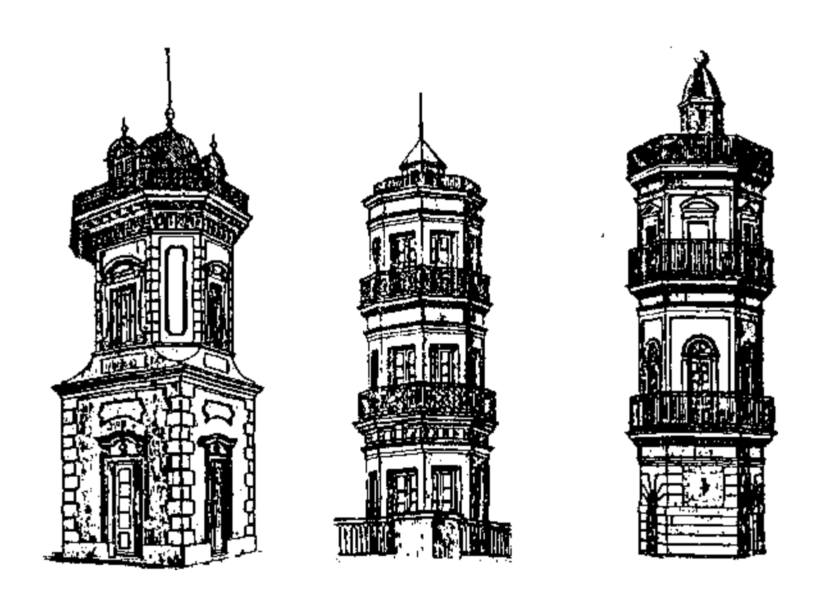
Hasta el fin del período español, y aún más allá, descripciones de viajeros, inventarios u otros documentos reflejan esta medianía que sólo se rompe en unos pocos casos con algún rico ajuar de objetos de plata o de telas costosas. Y aún hubieron de correr las décadas para que algunas casas —la de Manuel Cipriano de Mello, más tarde de Lavalleja (1783), la de Ximénez (1818), la de Salvañach, luego de Rivera (1820), la de Montero (hoy Museo Romántico), domicilio obligado desde 1831 de viajeros empinados— pasaran la medianía y la pasaron sobre todo en espacio, lujo de una capital amurallada donde el terreno urbano tenía un valor desproporcionadamente alto respecto al de los mejores predios rurales.

El remolino de la fuerza

Mientras tanto Montevideo proseguía una línea política de afirmación local y crecimiento de su influencia que resultaba del impulso espontáneo y en puridad irreprimible de todo grupo social con intereses muy específicos y a la vez muy contradictorios con los de otros centros de decisión que lo entornan o se sitúan jerárquicamente sobre él. Esta "línea montevideana", a veces nítida y firme, a veces sinuosa y débil, emergió por ello como la resultante de una interacción de posiciones institucionales y de fines bastante variados. La autoridad, por lo general celosa y a menudo extralimitada de sus gobernadores, era uno de esos ingredientes. Algunos estuvieron muy vinculados con la ciudad misma, ya sea por la corriente de afecto que crea una residencia prolongada o los prospectos de la propia carrera y ése fue el caso de Francisco Xavier de Elío —ya sea por una estimación más racional— como en los eminentes marinos que la gobernaron a fines del XVIII y principio del XIX, de la concordia de metas que resultaba entre la de la promoción de la ciudad y los intereses mejor entendidos de la Corona española. Estaba también, naturalmente, la decisión lejana, casi siempre tardía, prácticamente inapelable, de las autoridades de España misma, aunque de ellas debe decirse

que ponderando muy alto las posibilidades de Montevideo, su actitud fue por lo general la de una benevolente atención que difícilmente conocieron en el mismo grado muchas otras urbes hispanoamericanas. Y estaba, por último, el grupo social bastante característico que entre 1750 y 1830 tuvo en sus manos la dirección, representación y gestión del poblado montevideano.

El núcleo de grandes comerciantes, armadores, saladeristas y estancieros, estrechamente entrelazado que ocupó —entre otras cosas— los cargos del cabildo de la ciudad definió una personalidad grupal que sobrevivió, incluso, tenazmente a las adversidades que minaron su sostén económico y una influencia política que nada, empero, canceló enteramente. Dominado por una tónica racional y burguesa no perdió empero su contacto con el sedimento feudal o, mejor dicho, señorial que le venía de una gestión agropecuaria principal o complementaria. Tampoco una persisten-



te vocación agrícola y hortelana que marcó los orígenes montevideanos, conformando con el nuevo núcleo una "Ackerburgerstaedte" (ciudad semi-rural, en la acepción que le prestó Weber) y que tiene en el Padre Pérez Castellano su más hermoso dechado. Otras fuentes de ingresos y otros campos de iniciativa fueron, sin embargo, sumando los años y las circunstancias. La exportación de cueros y grasas, prácticamente decuplicada a partir de las Cédulas de Comercio Libre de 1777 y 1778, la importación legal y el contrabando, cuando cuadraba —la venta al por menor en el almacén, la pulpería— determinaron la prosperidad de un comercio montevideano asentado, como observó Tulio Halperin, sobre estructuras rurales muy arcaicas. A fines del XVIII proliferarían también la producción saladera destinada a las grandes concentraciones serviles de Brasil y Cuba y otras sencillas industrias, como las basadas, por ejemplo, en el sebo. Las ya mencionadas disposiciones sobre introducción de esclavos constituyeron desde 1791 un nuevo rubro en el que el "upper circle" montevideano entró sin miedo y sin reproche, persistiendo mucho en él, incluso, cuando disposiciones constitucionales lo prohibieron. Como se estaba además en los proemios de la revolución industrial y España, que tanto se atrasaría en ella, era todavía una potencia marítima importante. Fue en ese entonces que los navíos de Montevideo surcaron océanos —caso del Indico— en los que nunca más se les vería y que los grandes comerciantes españoles de la ciudad, ese cogollito de los Magariños, los Joanicó, los Maciel, los Vilardebó, los Massini y algunos otros, celebraron complicados contratos para lucrar con las perspectivas que los intervalos de paz de fines del XVIII y principios del XIX abrieron a sus fortunas. Pero también la guerra fue coyuntura de lucro a la vez que de servir al Rey y así entre 1804 y 1807 tienen base en el puerto platense buques corsarios que golpearon —o trataron de golpear— a la navegación inglesa y dar buenas ganancias a los Errasquin, Magariños y otros armadores. Por ese tiempo o algo más tarde se unirían a este rol de actividades, otras: el préstamo dinerario (y aun la usura), el arrendamiento de la percepción de

impuestos, la consignación a cuenta de comerciantes del exterior y la función de asentista de las fuerzas armadas de mar y tierra del Rey, a veces fructuosa y otras ruinosa.

Fue ese grupo social el que, enfrentando los propósitos prácticamente simétricos del núcleo agro-comercial porteño, hizo de la relación entre las dos ciudades del Plata una sucesión casi ininterrumpida de controversias en torno a ventajas y privilegios cuya lista ha levantado —minuciosa y complacidamente— nuestra historiografía clásica y en las que ve la fuerza determinante de una progresiva diferenciación nacional de la Banda Oriental. Las querellas sobre la aplicación del fruto de los impuestos recaudados en Montevideo, las pugnas por realizar las indispensables mejoras para su puerto natural, la cuestión de la erección del obispado, la de la ampliación de la jurisdicción de la ciudad, el establecimiento de un Consulado propio, recién logrado en 1812 y otras muchas cuestiones no generaron, por cierto, choques sin importancia. Dígase sin embargo —y sin intención de profundizar en tan espinoso asunto— que si esos antagonismos de tan diferente entidad y muy escalonados en un largo período hubiesen de acumularse puntualmente y no, como es más propable, cancelarse o amortizarse con el peso del tiempo o la irrupción de otros habría que concebir la multiplicidad de soberanías nacionales que existen en el continente y aun en los otros, mucho mayor de lo que ya es. Pues es muy difícil de concebir, agreguemos todavía, un cuadro diferente si es que se atiende tanto a la tradición del "cantonalismo" español, localista y centrífugo (y que hubo de rebrotar en América de modo muy espontáneo) como a la muy específica situación recíproca de Buenos Aires y Montevideo. Es decir: de dos centros urbanos con intereses competitivos sujetos a un proceso de decisiones lejano y autoritario aunque a la vez basado en una articulación muy amplia de intereses corporativos.

El Montevideo de 1820

Hacia el filo de las guerras de la Independencia Montevideo aparecía cuajado en la imagen y en los elementos que retornan regularmente en las descripciones que los extranjeros —que recalaron en ella por oleadas: durante las invasiones inglesas, durante la Cisplatina, sobre todo— nos han dejado. A las obras de arquitectura militar o residencial ya mencionadas, el registro de los logros edilicios unía la Catedral (1790-1804) como único templo de categoría y desde los últimos años del período español el Cabildo, cuya construcción se estiró por un largo lapso. En la ciudad material dominaba sin contrapeso la casa de una planta con azotea, que cuando adquirió determinada categoría de extensión o pulcritud pasó a ser más tarde la "casa patricia" estereotipo. Más allá de las murallas y sus portones —actual Plaza Independencia hacia el Este, se desplegaba la edificación precaria y semiclandestina del "ejido" y desde esa zona también, se abría el despliegue de los desnivelados caminos— a "la Figurita" (actual Avda. Gral. Flores), a "la Aguada", a "las Tres Cruces" (actual Avda. 8 de Octubre). Iban tajando en el cinturón verdeante de las que primero fueron "chácaras" y serían más tarde las coquetas quintas del período romántico y del fin de siglo. Hubo, claro está, quien vio toda esa zona convertida en campo de Marte, o de desnudez lunar, según y conforme fueron los vaivenes de la paz y de la guerra: esta visión de ruina y desastre es la que dejaron los viajeros de la Cisplatina hasta pasado 1820 y los huéspedes de Montevideo o del Cerrito durante la "Guerra Grande" (1843-1851). Otros ingredientes de la visión variaron menos, y esto por muchas décadas, como por ejemplo, el encomio a las excelencias higiénicas y situacionales de la implantación urbana, lo que no excluía el subrayado de la suciedad

de calles y plazas —alternativamente polvorientas o encenagadas— o el desagrado por los relentes que llegaban desde el cinturón hediondo de los saladeros instalados en la costa del río o la bahía. Tren de vida apacible y hasta recoleto pareció por lo general el del poblado, holgado por la baratura regular de los productos de consumo cotidiano y, en especial, por la que a los forasteros resultaba la increíble de la carne. Centro menos religioso que otros de Indias no lo era tan poco como para que en las grandes festividades del año litúrgico o en las de los patronos de la ciudad, San Felipe y Santiago, no echaran el resto quienes debían hacerlo, pero este resto se sabía emplear igualmente en los queridos jolgorios laicos —el del Carnaval sobre todo— o en los frecuentes bailes y veladas de una burguesía alegre y confiada. En unos y otros, o en los lugares de sociabilidad común como mercados y ferias parecía pintoresca la mezcla socio-étnica de negros, gauchos de tránsito por la urbe, hispanocriollos de la planta urbana y las cotizadas bellezas locales que atrajeron el elogio infaltable de los extraños. Estos, por último, no eludían tampoco el recuento del entorno montevideano: el Cerro, la isla de Ratas, en la bahía, la de Flores, fuera de ella pero, sobre todo, al muelle de la bahía —ya sea el de piedra (1770) ya sea el "viejo"—, construido entre 1821 y 1824 y al que la escasa profundidad de la bahía obligaba a acceder en incómodas carretas.

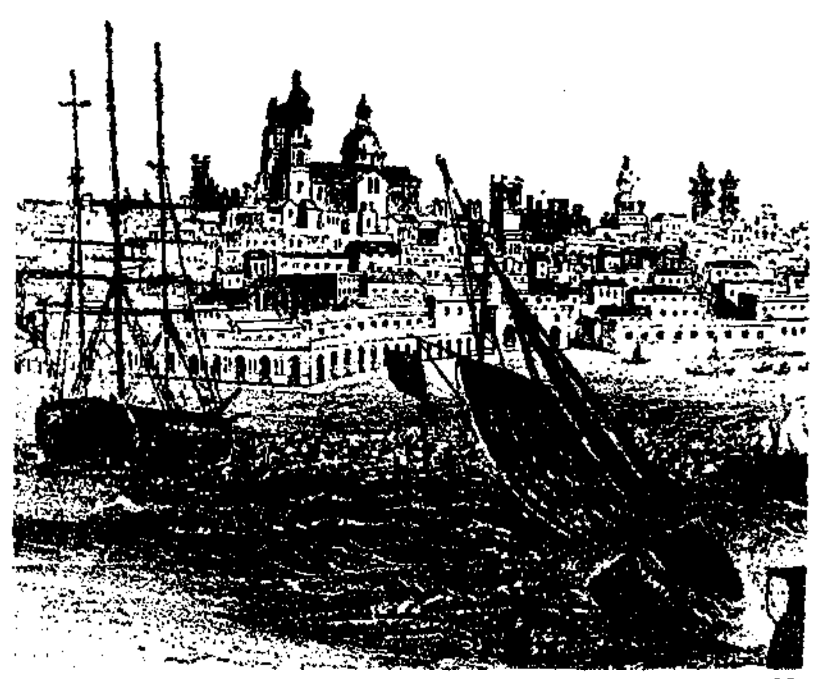
En 1804 John Mawe dictaminaba que Montevideo era *una ciudad aceptablemente bien construida, erigida sobre una suave elevación, en el extremo de una pequeña península y completamente amurallada.* agregaba que —por ese entonces— *su población está entre las quince y veinte mil almas.*

Cuando en 1810 rechazó la autoridad de la Junta de Buenos Aires, Montevideo era, decíamos, con pocas variaciones, tal ciudad. Si los sucesos de 1805-1808 habían endurecido y enaltecido el espíritu local, la orgullosa fidelidad al Imperio del núcleo dirigente urbano, explicitado sus temores, sus repudios, sus adhesiones, el vendaval que a poco se alzaría tuvo frente sobre el que golpear, patrimonio que ra-

lear. En verdad, desde 1810, la ciudad hubo de echarse a andar por los vericuetos peligrosos de la "carrera de la revolución", de la que sólo en 1828 creyó salir. El origen español o criollo marcó la primera gran cesura emocional, política e ideológica en la estrecha trama humana del poblado, aunque el mero origen peninsular o americano no haya sido el único determinante del apego a la causa del rey o del servicio a la insurrección. En realidad, los matices, los cambios de frente, los vaivenes de la adhesión que en grupos e individuos se registraron durante estos "tiempos revueltos" no admite ninguna clase de abreviatura. Pero poco se comprendería del modo que Montevideo (o, lo que es lo mismo, los hombres que estaban en condiciones de involucrarlo en actitudes globales) se comportó durante un lapso de veinte años si no se atiende a la fuerza del vínculo local y a la estructura de un grupo sólidamente integrado en la hegemonía de su burguesía agro-comercial y letrada. A esa altura de los acontecimientos este sector social era ya, por obra de esa ruptura de vínculos supra-regionales que la habían dejado librada a sí

misma, el involuntario patriciado de una nueva entidad que trabajosamente buscaba su forma. Así, unido por una afinidad cordial de intereses que yacía bajo todos los avatares de la política y de la guerra, un grupo humano, enclavado entre los muros de una pequeña ciudad litoral, se vio envuelto desde principios del ochocientos en el turbión de graves acontecimientos históricos. Fueron acontecimientos capaces de golpearlo —como efectivamente lo hicieron— con ráfagas de muerte, de ruina, de dispersión. Voluntaria o compulsivamente cargó con buena parte de los gastos de la reconquista del Plata frente a los ingleses y varias de sus figuras claves vivieron una ambigüedad de simpatías nacionales que estuvo rondando la traición formal. La permanencia de Montevideo en el bando español tras 1810 abrió para la ciudad risueñas perspectivas como posible centro de virreinato, una imagen que Salazar supo vender a los dubitativos y decidió, sin duda, muchas actitudes. A poco andar hubo de sufrir los duros rigores del Sitio puesto por las fuerzas patrias y en seguida (1814) la severa represión de aliento jacobino impuesta por el ocupante porteño y las pesadas exacciones que la acompañaron. Más tarde Artigas, y para cerrar —aunque provisoriamente la cuenta— Lecor, los portugueses y los brasileños desglosados de éstos. En realidad, ni las definiciones ideológicas le eran indiferentes al grupo social montevideano, la emoción de una gran causa le dejó inmune ni todo fue un ponerse al margen de la corriente a cuidar las talegas. De cualquier manera, entre asaltos y defensas, ocupaciones e invasiones, decomisos, confiscaciones y "contribuciones voluntarias", el núcleo ciudadano mantuvo una empecinada querencia por sobrevivir tal cual era, un "patriotismo local" que fue seguramente más concreto y más vivo que otros — la adhesión ya borrosa a un Imperio en tren de deshacerse, a la nebulosa "América" de los documentos de la insurgencia, a unas "provincias unidas" identificadas con la ciudad rival, a una nación que aún flotaba en la región del no-ser. Salvar sus hábitos, sus intereses, su contorno material de todos los intrusos a él, ya fueran ingleses o porteños, lu-

so-brasileños o gauchos montoneros, significó la regla de oro de esta empresa nada heroica pero comprensible en términos humanos y sociales. Y como no estaba al alcance de sus fuerzas enfrentar, literalmente, tales adversidades, los modos de la acomodación— coqueteos con los británicos, respaldo al bando "empecinado" de las fuerzas navales españolas y estacionadas en la rada, saboteo de la revolución agraria artiguista y de las sanciones contra los españoles (1815-1816), recepción bajo palio a Lecor en 1817— los dejó en una situación bien desairada ante el duro juicio de las generaciones posteriores. Con todo, esa perspectiva social montevideana posee excepcional importancia como variable operante en la historia del país. Por lo que, además de la puerilidad implícita de vituperarla por su egoísmo y limitación, nada se entenderá poniéndola a un lado.

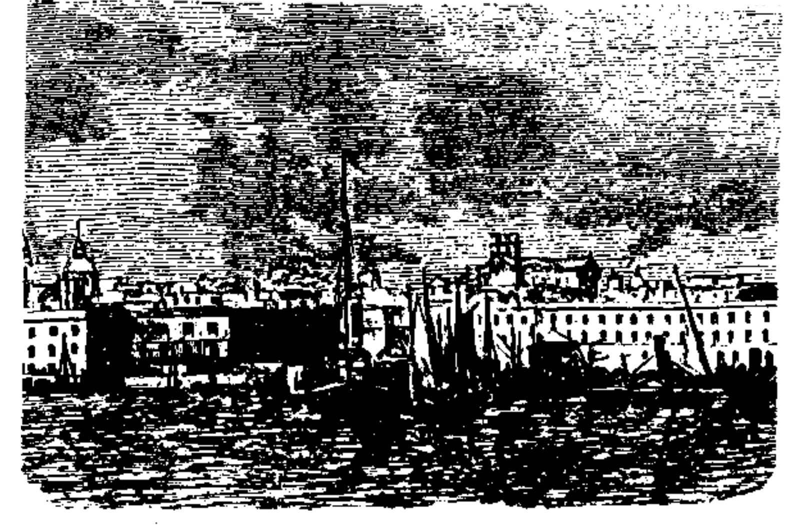


Frustración de la "ciudad hanseática"

Ya se apuntó la vasta, casi ilimitada gama de posibilidades que presidió las primeras décadas de la concepción montevideana y la drástica desproporción que se daba entre ellas y los alcances concretos del poblado y su puerto. Ciudad del "debo" y el "quiero" y el "no puedo" que tiene ante sí —siempre— un "brillante porvenir" hasta que un día se encuentre en el callejón sin salida de su escuálido presente, Montevideo parece en esto el dechado y casi el símbolo del frágil desarrollo latinoamericano. En realidad, toda su historia podría cifrarse en los términos de una antítesis muy melancólica. El centro urbano que comenzó siendo un humildísimo foco poblacional de esplendente futuro devino en tres cuartos de siglo la decorosa y bien habilitada capital de un pequeño país, sin ningún papel especial más allá de esa función esencialmente vegetativa.

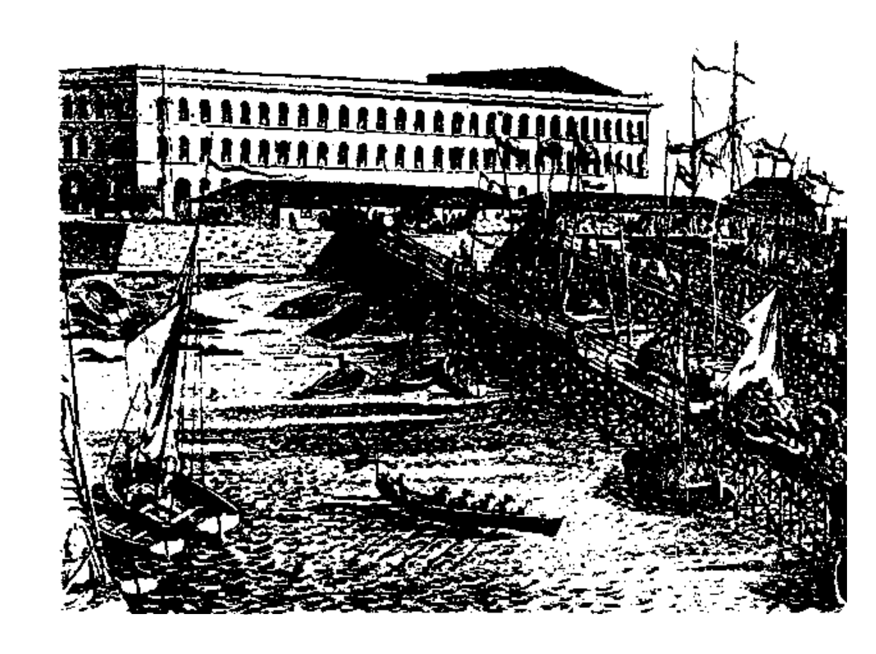
En 1810 la ciudad estaba —y aún lo estaría bastante tiempo— en el primero de esos términos; 1880, las últimas décadas del siglo la encontrarán irrevocablemente en el segundo. Este tránsito, cualitativo en verdad, tuvo dos agentes que se llamaron la consolidación de las naciones del área y los cambios técnicos en el transporte. Fueron ellos como debe ahora recapitularse— los que redujeron, aunque a ritmo muy desigual, las ventajas geográficas, climáticas y económicas de Montevideo, los que acotaron su espacio de crecimiento a los términos estrictos que finalizaría teniendo.

A las ventajas de su posición en la boca de la salida del Atlántico los cuidados que impuso el proceso de la revolución sudamericana a la potencia naval hegemónica hizo de la



rada montevideana el asiento regular de la corte portuguesa en Río de Janeiro (1808) hasta pasada la primer mitad del siglo. Pero en los prospectos de expansión económica que subyacían en la preocupación británica por el destino del continente, Montevideo adquirió una cotización todavía más alta y que también tuvo vida duradera. Esta debe ser entendida en el contexto que es la concepción anglo-europea de las vías fluviales como instrumentos de la expansión comercial de las nuevas potencias industriales en el interior de los continentes en trance de explotación. La misma perspectiva que movió la serie de agresiones a China y el acto de forzar la navegación del Paraná (1845) hizo de Montevideo la llave de bóveda de la aplicación del prospecto en la zona platense. Ya en 1824 la mirada certera de Woodhine Parish avizoró la posible condición de Montevideo *como principal emporio marítimo de la Unión* y su *facilidad para proveer en todos tiempos por medios indirectos las provincias adyacentes del Brasil y la Confederación Argentina.* La persistencia de esta visión se expide en las bases de paz que Canning pasó a Ponsonby en 1826: una de ellas era poner a Montevideo en una situación *semejante a la de las ciudades hanseáticas de Europa.*

Imposible es olvidar el detalle cuando se ponderan los móviles que pautaron la intervención inglesa en esos años y el modo impositivo con que al final, perdida la paciencia, decidió la secesión del antiguo vireinato. Y es que centros bien situados y montados de intercambio, libres de las contingencias de los conflictos políticos, dotados de efectiva autonomía, desglosados, por así decirlo, de sus contornos nacionales, parecían indispensables al proyecto mercantil y también parecía que ningún centro como Montevideo era tan idóneo para asumir el papel. De él zarparían las flotillas que inundarían el interior americano con las manufacturas originarias del otro lado del océano, en él se concentraría la



producción primaria o el oro con que habrían de pagarse. La zona de influencia ideal de nuestro puerto iba desde las tierras altas de Santa Catalina hasta las llanuras del interior porteño, desde el Atlántico hasta las estribaciones andinas y el Altiplano. Un cuarto de siglo más tarde todavía se encontraba vigente el proyecto, reavivado por la persistencia de las agresiones y las intervenciones que cuestionaban la autonomía uruguaya pero también por la de la superioridad que privilegiaba a nuestro puerto respecto a sus posibles rivales argentinos. Fue entonces que a las solicitudes de apoyo dirigidas a las potencias europeas con el fin de resistir el empuje brasileño o el asedio de Buenos Aires se les puso el cebo de la siempre deseable perspectiva. Montevideo sería la "ciudad hanseática", *destinada al servicio universal del comercio, neutralizada siempre, siempre quieta y tranquila, siempre en disposición de servir de asilo seguro al comercio europeo y a sus hombres para decirlo con palabras de Bernardo P. Berro en 1853.*

Entretanto el ufanismo en torno a las excelencias de nuestra rada natural era casi un lugar común, al que pagaron tributo viajeros —caso de Whittle, en 1843— políticos europeos —caso de Thiers, en la Cámara de Diputados francesa, en 1844— y una variada fauna de pronosticadores. En la década del sesenta las ventajas de la rada eran todavía lo suficientemente considerables como para que durante la guerra de la Triple Alianza Montevideo fuera la base logística para el ataque desde el sur (lo que no dejó, por cierto, de suscitar los celos porteños) y un verdadero emporio internacional de las marinas de guerra como lo registró en sus valiosos informes el perspicaz Martín Maillefer.

En realidad, fue éste el canto de cisne de la insustituibilidad montevideana. Una peligrosa insustituibilidad, agreguemos, puesto que era ella la que movió los designios mediatizadores de Brasil sobre el país por variadas décadas. La llave de los ríos era también la llave del acceso al interior del Brasil y cuestión de vida o muerte resultaba —o parecía resultar— la docilidad de cualquier poder instalado en la ciudad

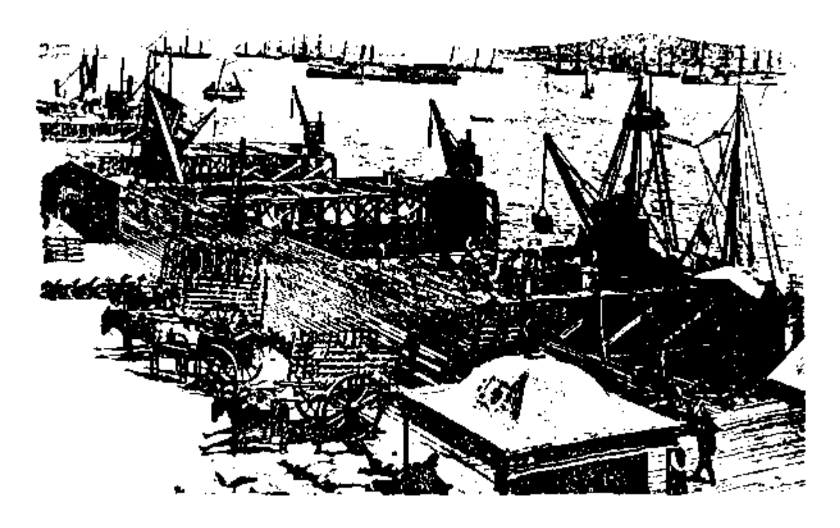
uruguaya para la subsitencia de una unidad nacional geográfica, social y políticamente precaria.

Thiers defendía la primacía montevideana en 1844 sosteniéndola en su entorno bien regado y ondulado frente al contorno porteño, ***inmensas pampas*** de ***difícil cultivo***. El despropósito del futuro victimario de la Comuna, abogado entonces de los intereses mercantiles de la Defensa, si tuvo seguidores, no careció tampoco de disidentes, y en esos mismos años Xavier Marmier, residente de las dos ciudades del Plata, fue capaz de otear mejor en el futuro al subrayar frente a las excelencias naturales de Montevideo las harto mayores ventajas que significaban para su rival, constituir *la salida natural para una inmensa cantidad de productos que Montevideo no podrá recibir del pequeño territorio de la Banda Oriental*. La previsión de Marmier suponía, como se ve, entidades nacionales operando aisladamente en privativo espacio económico y a esa condición fue a la que se arribó en el último cuarto del siglo a poco que los medios técnicos permitieron cancelar o amortizar las dádivas y las ruindades de la naturaleza. Los otros, en suma, también jugaron. Unos "otros" —Argentina, Brasil— cada vez más conscientes de su especificidad nacional y más resueltos a extraerle— sobre todo si era a costa de los vecinos— todos los frutos posibles.

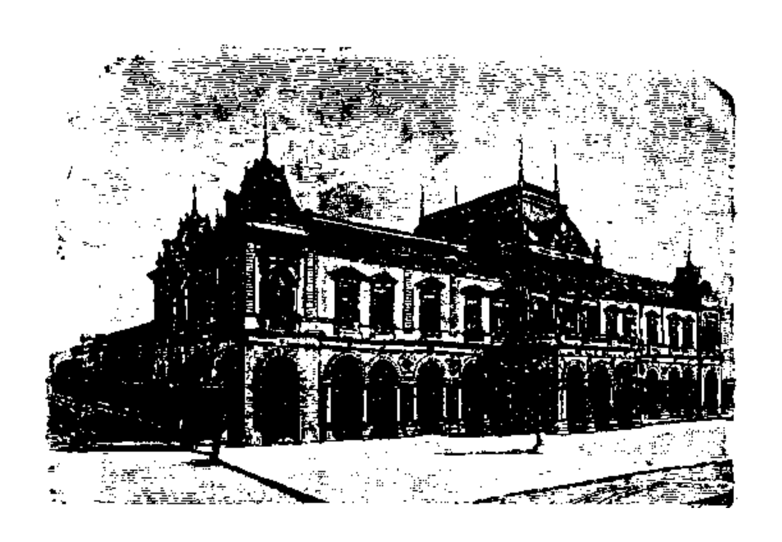
La lucha de puertos de la época colonial se reiteró en el período rosista con los recargos impuestos en 1836 a las mercancías trasbordadas desde Montevideo. Derogados por Urquiza en 1852, el gobierno de Buenos Aires estableció el monopolio de la navegación "cabos adentro" para la bandera argentina, entretanto el Uruguay decidía la igualdad de ambos pabellones a todos los efectos. Entre 1857 y 1859, las autoridades de la Confederación establecidas en Paraná golpearon con "derechos" o "aranceles diferenciales" toda la navegación que hubiese recalado previamente en puertos del Plata; atenuada después, afectó a Buenos Aires pero más larga y establemente hirió el prospecto montevideano de constituirse en el emporio del interior argentino.

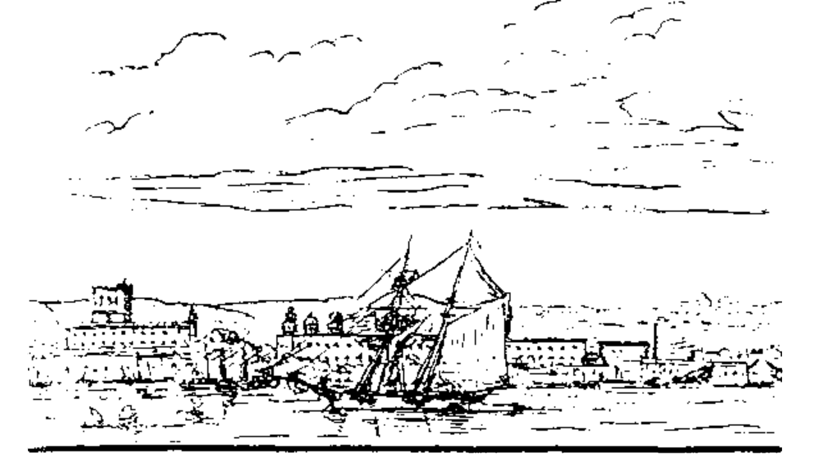
Fue tal vez a partir de este estadio que la irrupción de arbitrios técnicos cambió el planteo de un conflicto librado

hasta entonces con armas fiscales. Esa irrupción es correlativa al crepúsculo de la "mística de ríos" y el albor de la fe algo más positiva en el complemento de puertos y ferrocarriles. En cuanto a los primeros si Montevideo coqueteaba desde 1829 (proyecto Pellegrini) con la visión del suyo, Buenos Aires lo tuvo concretamente entre 1883 y 1889, es decir, dos décadas antes que el montevideano, en tanto Rosario lo constuiría casi simultáneamente (1902-1910) al de la capital uruguaya. Vinculados ambos a la red ferroviaria que daba salida a una extensa región productiva —2.516 kilómetros de vías ya en 1880— la desproporción entre el volumen económico de los emporios valió bien los relativos peligros de la navegación en el tramo interior del Plata (y de no haberlos valido hubieran procedido los instrumentos impositivos para alterar los cálculos). Hacia 1890 ya estaba decidida en forma definitiva a favor de Buenos Aires la centenaria lucha de



puertos en el Plata. Las desventajas marítimas del sur brasileño durarían algo más y su costa desolada de más de 500 kilómetros resistió mucho tiempo la incidencia del hombre. A pocos decenios, empero, la canalización de la barra de la laguna de los Patos abrió en su interior el camino al crecimiento de Porto Alegre y Pelotas mientras la red vial acomodó las corrientes de importación y exportación de y hacia ellas. Todavía alrededor de 1885 el tránsito de la producción riograndense por Montevideo era intenso y el trazado global de los ferrocarriles uruguayos proyectado hacia esos años muestra, junto al fin estratégico, la intención primordial de brindar salida al tráfico exterior sur-brasileño. Como lo prueban Barrán y Nahum en obra reciente, el contrajuego brasileño, correlativo al argentino pondría inexorable fin a tales pretensiones.





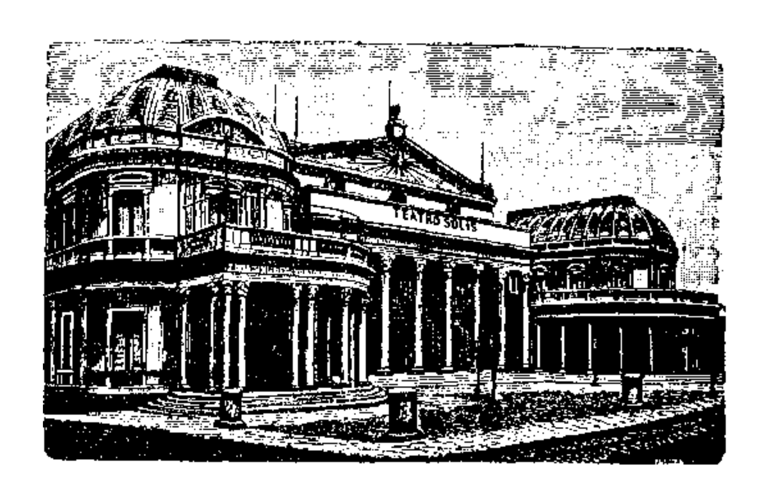
Vieja, nueva, novísima

Sobre el fondo de aquellas potencialidades y de su frustración duradera es que debe retrazarse el curso de los acontecimientos a través del cual Montevideo logró los instrumentos necesarios a su papel de centro político, administrativo, económico, comercial, industrial, financiero, residencial, cultural y estratégico que con los años —en planos de desigual relevancia—, fue siendo.

Al recibir el país su independencia por los instrumentos de la Convención Preliminar de Paz, Montevideo era sustancialmente la misma ciudad que había salido en 1814 de su período español, la apacible aldea dieciochesca cuyos únicos elementos de intensificación llegaban desde las aguas inseguras de su bahía o desde su revuelto contorno territorial.

En 1829, la nueva república decidió romper el cinturón de sus murallas capitalinas: por cálculo optimista o por la presunta inutilidad de las viejas fortificaciones, la ciudad se convirtió en un núcleo urbano abierto que tuvo, sin embar-

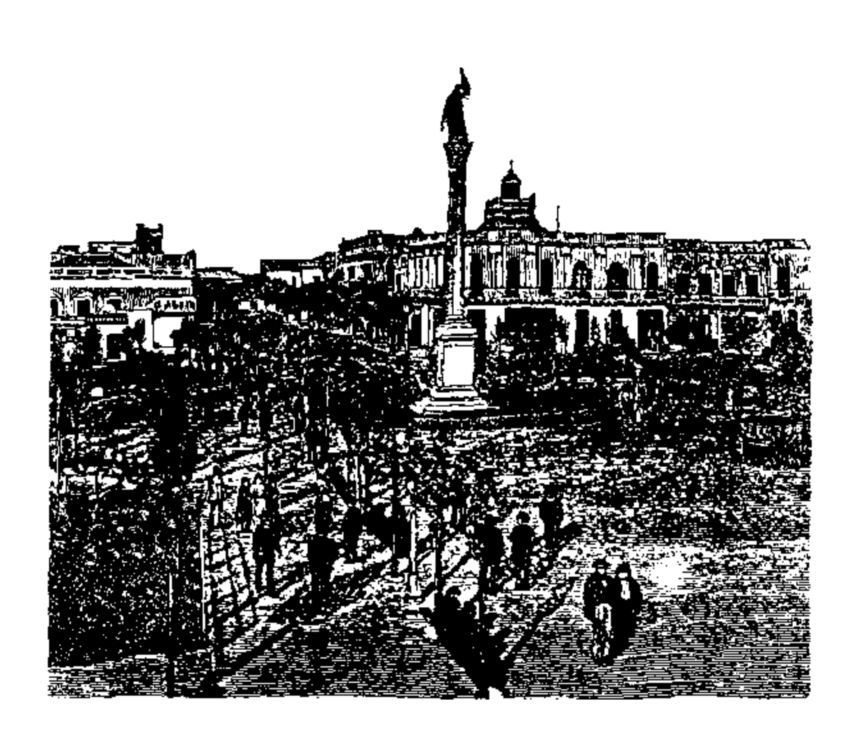
go, que construir de apuro en 1843 otra línea de parapetos para resistir el embate de Oribe. El "Campo de Marte" que se extendía al este de los antiguos portones hasta el límite del Ejido fue regularizado como "ciudad nueva" entre 1830 y 1835 y, tras ella, el crecimiento montevideano siguió el trámite regular de un adensamiento, ya concéntrico ya polinuclear, de "barrios" que más tarde fueron entrelazándose y uniéndose con el cuerpo mismo de la ciudad. El plan de urbanización de García Salazar en 1829, el más importante de Carlos Zucchi en 1837, buscaron ordenar racionalmente el desarrollo pero la carencia de medios y la fuerza de lo espontáneo y la iniciativa privada fueron al fin los que dictaron la ley. El Cordón (1834) y la Aguada abrieron el camino como barrios plenamente individualizados y en 1861 serían incorporados a la planta urbana. También en 1834 al otro lado de la bahía la futura "villa del Cerro" testimonió como "Cosmópolis" el brío de los tempranos proyectos de modernización. "Pueblo Restauración" o "la Unión", tras 1852, también "el Cerrito", unida a él por las trabajosas trochas (actual Avenida Larrañaga) nacieron a impulsos de la necesidad de asentamiento del ejército sitiador durante los ocho años del Sitio Grande (1843-1851). Más adelante, y por unos años, se encalmó la erección de nuevos núcleos pero el "boom" económico originado en la guerra del Paraguay y la activa especulación que lo siguió por parte de empresas de fraccionamiento de tierras —"La Comercial", 1871, de Florencio Escardó, "La Industrial", 1873, de Francisco Piria— reavivió el impulso, como tres lustros más tarde lo reavivaría el auge anterior a la crisis del 90. Barrio "Atahualpa" es de 1868 y cinco años posterior "El Prado Oriental" relineado sobre la quinta que erigió José de Buschental en 1849. "Maroñas" y "Pueblo Ituzaingó" son de 1874 pero recién de 1889 el Hipódromo que las concentraría. "Villa Colón" comienza en 1868 y casi coetáneos de ella son "Nuevo París" y "La Teja", futuras densas barriadas obreras. Artesanales y pequeños burgueses fueron barrio "Goes" (1866) y barrio "La Comercial" (1871). Los dos "barrios Reus" —Sur y Norte— nacieron al filo de la crisis



del 90 que no cortó, por cierto, la generosa fluencia de nuevos centros. Hacia 1880, en suma, ya se hablaba de una "ciudad novísima", cifrando más allá de la "vieja" y de la "nueva" la nueva expansión montevideana hasta el límite del recién delineado (1878) y todavía futuro "boulevard" que en 1885 recibió el nombre de Artigas.

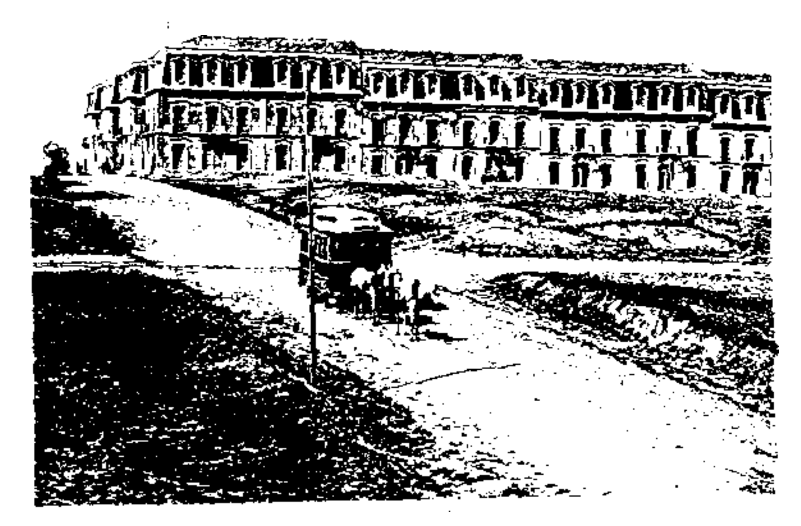
Al viejo rol edilicio del Cabildo, la Catedral, los edificios militares y algunas residencias civiles se agregaron nuevas presencias: el Cementerio Central (1835), el Teatro Solís (1856), las construcciones de Correos y de la Bolsa (1867), las plazas Independencia y de Cagancha con su estatua de la libertad —también por esos años— el Club Uruguay, etc. La ciudad material fue tomando consistencia y llenando sus espacios vacíos mientras, borrada la línea estilística colonial cada estilo de boga europea fue dejando en Montevideo su marca unida al nombre de algún arquitecto —casi siempre extranjero; a veces mero constructor o maestro de obras— que encontró en ella ancho espacio para su actividad. De la labor de José del Pozo, de Tomás y José Toribio, de Carlos Zucchi, de Bernardo Poncini, de Aimé Aulbourg, de Víctor Rabu, de Luis Andreoni y otros podría deducirse la típica actitud sincrética que caracteriza

toda la cultura latinoamericana. Pero lo más ostensible es la postura que nuestra historia del arte llama pudorosamente "ecleticismo historicista" —esto es: la sucesión, la yuxtaposición y a veces la mixtura de estilos renacentistas, paladesco, neoclásico, neogótico, barroco, chino, morisco, estructuras de hierro, etc.— es la inevitable proclividad a la mezcolanza y el mimetismo de un grupo social asomado dócilmente a todas las modas de afuera. Del viejo tiempo sobrevivió por entonces mucho pero entre 1876 y 1880 cayeron la Ciudadela y "el Fuerte" (actual plaza Zabala) que albergó a los que mandaron, desde los gobernadores españoles hasta Latorre.



Un Montevideo "moderno"

Fue hacia estos años que Montevideo comenzó a cobrar los trazos estables de una ciudad moderna y a sacudirse enérgicamente sus muchos rezagos coloniales. En 1859 las grandes lluvias, convirtiendo en pantanos las calles y caminos, eran todavía una amenaza a la misma unidad física de la urbe. La vialidad urbana, basada esencialmente en el rotundo adoquín que duraría muchas décadas comenzó a cimentarse hacia 1855; entre 1860 y 1870 quedó empedrada la "ciudad Nueva" y en 1867 lo fueron los caminos a la Unión, al Paso del Molino y a la Figurita. En 1852 se descartó por el gas el mefítico velón a grasa y desde un tercio de siglo más tarde (1866-1887) Montevideo comenzó a iluminarse por medios eléctricos. Veinte años antes que Buenos Aires, que recién los poseyó en 1875 la ciudad procedió a reemplazar su sistema de cloacas por el de "caños maestros": uno de los grandes agentes trasmisores de pestes quedó suprimido y la capital más libre que su vecina del Plata del espectro de las epidemias. Si a ello se une el proceso de incineración de basuras iniciado en 1861 sobre la línea de la costa y las ventajas naturales de su topografía en nítidos declives, es hacia esa fecha que la capital uruguaya comienza a ganar su reputación de "tacita de plata". Será un tramo calculable en tres cuartos de siglo, un paréntesis de ciudad bien barrida y fregada a escoba y cepillo, un dichoso corte entre la fetidez colonial y postcolonial —carroñas de los saladeros, pozos negros, fangales, esclavos con restos fecales a cuestas— y la nueva hediondez de las últimas décadas resultante de la polución industrial y del desborde, por desfinanciamiento, de todos los servicios municipales. También contribuyó a ello la instalación del servicio de aguas corrientes (1868-1871) que iría reemplazando pausadamente al viejo y querido aljibe así como la regularización de los cementerios,

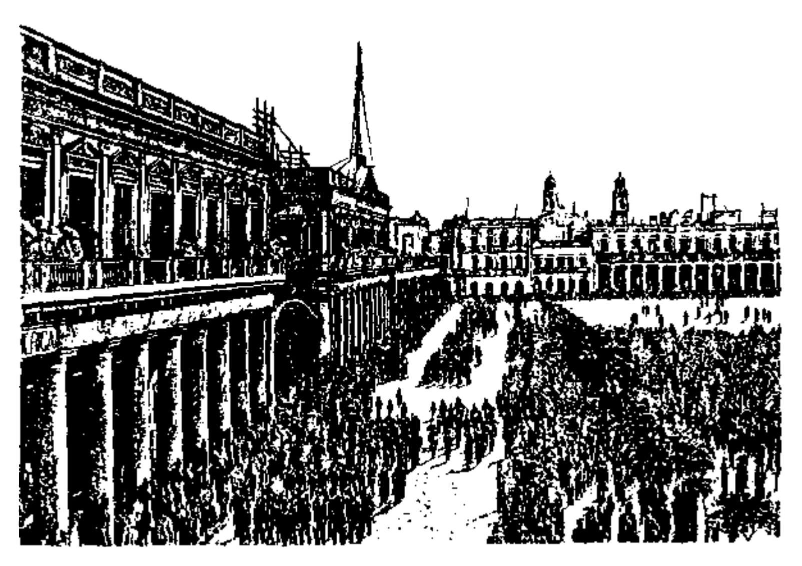


entre los cuales dos nuevos: el del Buceo (1872) y su vecino el Inglés (1873) se unieron al Central.

Firmes bríos a la regularización de la ciudad y su higiene representó el ordenamiento de los mercados, desplazándose el de la Ciudadela y el aun anterior de la plaza Matriz por los nuevos edificios del Mercado del Este (1865), el del Puerto (1868) y el Central (1869), mientras los de frutos se movían desde las plazas de la ciudad nueva y el Cordón hasta la Sarandí de la Aguada (1856) y el de haciendas a la Barra de Santa Lucía (1878), desde donde pasaría a la Tablada actual.

Un cuerpo de bomberos que fue pintoresco recuerdo de los viejos montevideanos y el método arbolado de las calles con el resistente si bien ocasionalmente incómodo plátano, completaron la nueva fisonomía de una ciudad cuya edificación creció en un tercio entre el fin de la "Guerra Grande" y la crisis del 90. Si, además, se recuerda que una ciudad moderna es normalmente el centro de una compleja red interna y externa de comunicaciones no es soslayable la importancia que cobrarían en la modernización montevideana las primeras líneas de tranvías de caballos que entre 1868 y

1875 llegaron a Pocitos, a la Unión, al Paso del Molino y el Cerro y serían electrificadas en 1907. Un buen servicio de coches de alquiler para el urgido o para el rico se sumó a los medios de transporte colectivo. En 1865 quedaron unidos Montevideo y Buenos Aires por medio del telégrafo eléctrico y en 1874 se inauguró el cable submarino a Europa. Al mismo tiempo se abrevió rápida y drásticamente el tiempo de cruce del Atlántico: noventa días podía durar el viaje todavía en 1848 y cuarenta representaba una travesía aventajada de o hacia el "Viejo Mundo". En 1865 el vapor "El Limeño" puso veintidós días en el trayecto y esa marca se haría estable por mucho tiempo. Pero asimismo, mientras se hacía más fluido el acceso por el mar, el ferrocarril a partir de 1869, en que se inaugura la línea Montevideo-Las Piedras, iría poniendo en comunicación la capital con las demás cabezas de departamentos hasta la meta ideal de alcanzar las fronteras de la República. Por último, entre 1882 y 1884 comenzó la instalación de la red de teléfonos, que después se desenvolvería a rápido ritmo.



Fue tal vez este Montevideo que entraba mesuradamente por la vía de la modernización el que atrajo con mayor regularidad el elogio de esos viajeros que fijaron por entonces algo así como el estereotipo de las excelencias de la capital uruguaya. Valga como ejemplo el cuadro que trazó el conde Eugéne de Robiano que nos visitó hacia 1878-1879: *En cuanto a su capital, construida en promontorio, con tres caras al mar, es una hermosa ciudad de doscientos cincuenta mil habitantes, menos importante que Río, pero más cómodamente situada y construida. Calles espaciosas y mejor pavimentadas, casas de un piso mejor edificadas y bien ventiladas, monumentos y paseos prolijamente cuidados, un conjunto de hermosas residencias sirviendo de prolongación a sus grandes arterias, estaciones de baños, lujo de vestimentas y accesorios, tipos encantadores (...). Se respira aquí alegría, y se diría que es un lugar de esparcimiento; sin embargo, es también una ciudad mercantil, que suministra a la exportación numerosos e importantes productos (...). Montevideo, como ciudad, no tiene fisonomía propia y carece de aquello que se ha convenido en llamar fisonomía americana.*

Bastante menos de la mitad de la población que la que fijaba el conde tenía por entonces la capital, pero la "media" veraz, en cambio, de las impresiones que ésta provocaba está fijada en su texto. Unos y otros subrayaron la ventajosa topografía y la frescura y pulcritud que permitía el entorno físico urbano, la amabilidad del marco florido de sus quintas, la cordialidad y modestia de sus habitantes, la sencillez patriarcal —no contradictoria con buenos refinamientos— de sus costumbres, la gracia, siempre remarcada de sus mujeres. Algo más adelante, y en contraste con el aire cosmopolita y la prisa comercial de Buenos Aires los más inteligentes entre los viajeros —el príncipe de Orleans-Bragance, J.A. Hammerton, Rusiñol— advirtieron en el ritmo de la ciudad una lentitud, una apacibilidad y aun una indolencia de penetrante encanto. Sin embargo, con tal subrayado o sin él, el mismo contorno material, el tono de los habitantes, la postura receptiva de los muchos contingentes sociales que la formaban, el sistema edilicio abundante de esas azo-

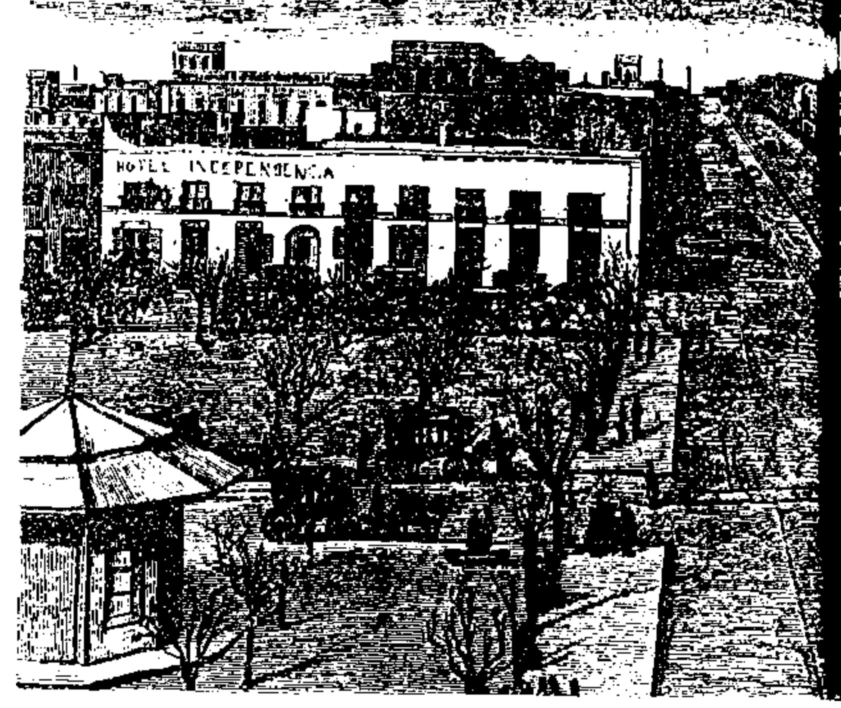
teas pobladas en las tardes cálidas hacía factible la inferencia de que si allí latía el "alma" de una *ciudad* —¿quién lo dudaba?— ella tenía que ver con una concepción más hedónica que dinámica de la vida, fácil, despreocupada, meridional, basada en una armonía envolvente entre el hombre y su contorno, en un infalible sentido de la medida, en un temple liberal que raramente se torcía hacia la violencia, la hosquedad o el cerrado prejuicio. Puestos a buscar equivalencias válidas para el lector europeo la comparación de una *Cádiz sin murallas* era el ejemplo que volvía infaliblemente en los visitantes españoles, a partir probablemente del Capitán Villamil, en 1886 (así Rahola, Bueno, Maseras, etc.) pero el dictamen abrumador de todos apuntaba a un núcleo urbano de base demográfica española y modos culturales franceses, con una denominador común, más general aún, de *ciudad europea.*

Ese fue el orgullo montevideano y a fe que su fundamento tenía sí el escaso carácter americano era, como lo era sin disputa entonces, prez de superioridad.

Una sociedad multinacional

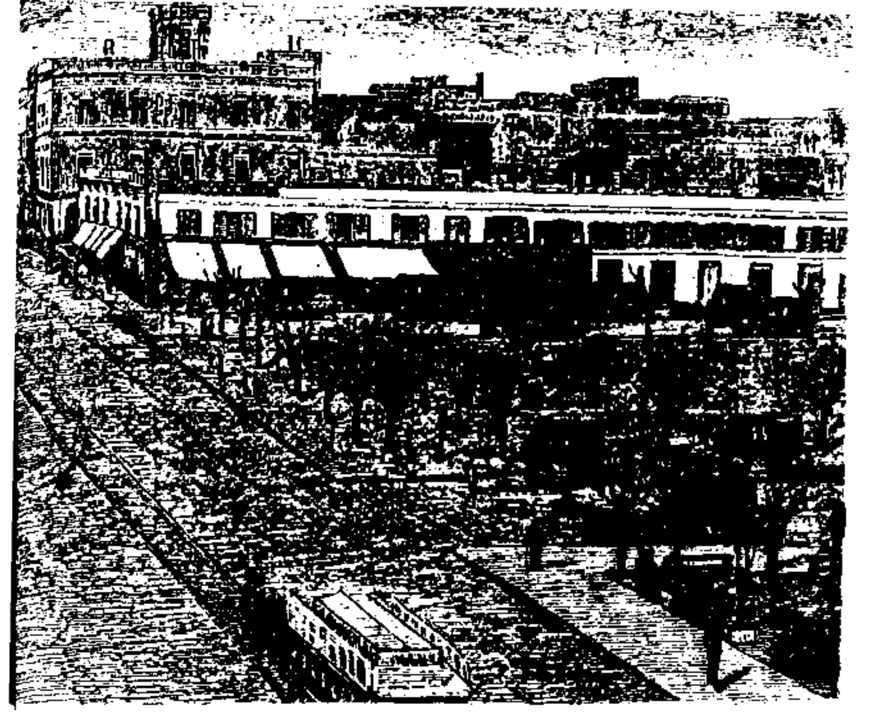
En los tres lustros de relativa paz (ciudadana) que siguieron a la Convención Preliminar de 1828, la estructura demográfica y cultural de Montevideo adquirió un rasgo que no resulta desmedido llamar su "multinacionalidad". Siempre, en verdad, por su condición portuaria y atlántica, por su origen borbónico, por el menor peso de los vetos religiosos que en ella operaban había sido peculiaridad montevideana un cierto cosmopolitismo, un rasgo que bien podía exagerar el cotejo con otras zonas estrictamente vedadas de la América hispánica. Hasta entonces, empero, era el viajero individual, generalmente de clase media o alta, quien, por variadas motivaciones se había insertado en una sociedad cordial y bastante promisoria. A partir de 1835, más o menos, fueron en cambio considerables grupos nacionales y regionales lo que, acicateados por la necesidad ó la esperanza, se movieron hacia el país y se instalaron —por lo menos parte de ellos— en su capital. En 1843 el inglés Whittle expresaba que *hay pocos lugares en el mundo, diría ninguno de su tamaño, donde la comunidad se forme de tan diferentes naciones. Aquí se pueden encontrar españoles, brasileños, italianos, franceses, ingleses, portugueses, hamburgueses, holandeses, suecos, prusianos y a veces rusos; también americanos y sardos.* Algunas colectividades: en especial vascos, italianos y franceses adquirieron tal importancia que se hicieron llanamente mayoritarias, y en 1843, dentro de algo más de 31.000 habitantes del departamento capital cerca de 19.000 eran extranjeros. Cálculos se hicieron según los cuales la colonia francesa, ya considerable, se había triplicado en cinco años. En 1852 la porción no-nacional de los habitantes capitalinos era todavía el 45,4% del total y en 1889 había ascendido aun al 46,8% (100.739 en 215.061). Estos números asumen una elocuencia mayor si se atiende a que

la descendencia de estos extranjeros era computada censalmente como nacional, lo que hace, incluso, a esa "nacionalización", que sólo en nuestro siglo cobra ritmo firme, una literal "consolidación de extranjerías". Volvamos a nuestra referencia inicial a 1843 y agreguemos que cuando se trabó la Guerra Grande esos núcleos inmigratorios entrelazados con fuertes vínculos culturales y políticos representaron fuerzas decisoras en el Montevideo de la Defensa y en las tropas del Sitio. Mientras los vascos, radicados en los aledaños de la ciudad fueron, por radicación y afinidad ideológica, el cogollo de las armas de Oribe, italianos y franceses organizados en "Legiones" le prestaron a la ciudad, semivacía de orientales, un sostén popular y artesano de gran significación. Acidamente observó Greene Arnold en 1847 que *la ciudad, en este momento, es completamente extranjera:*



en realidad una especie de colonia francesa, a lo que podía agregarse lo aseverado poco antes por el británico L.B. Mackinnon de que *los nativos de la ciudad eran pocos y todos eran tenderos de casas inglesas, cuyas opiniones nadie tenía en cuenta...*

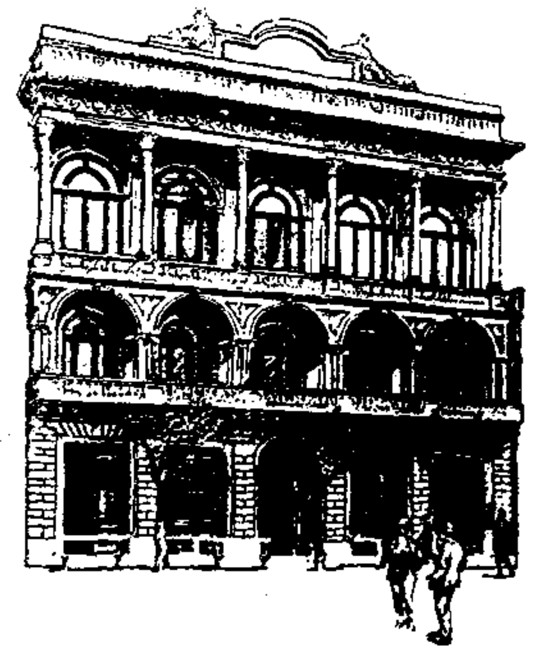
En 1910, James Brycë, de paso por el país, advirtió en Montevideo ese proceso de síntesis de diversidades en un tipo nacional común y recurrió para ello a la ya acuñada imagen del "melting pot" o el "caldero fundente". Durante buena parte de la segunda mitad del siglo XIX la ciudad había continuado portando el ya señalado rasgo de multinacionalidad. O, más concretamente: el de la coexistencia —no siempre pacífica— de colectividades sólidamente unificadas por lazos ideológicos o tradicionales: ellas marcarán con su actividad corporativa múltiples manifestaciones de



la vida ciudadana, desde los primeros intentos mutualistas a las comparsas del pintoresco carnaval de entonces. Poderosas fuerzas de respaldo político, como los colorados, a su favor, y los blancos, en su contra, lo experimentaron con la colonia italiana, sus fervores, sus duelos y sus júbilos formaron parte del patrimonio emocional de la ciudad o alteraron su ritmo. El Montevideo que festejó como suya la revolucion parisina de 1830, viviría más tarde con una intensidad pasional desmedida el proceso entero de la unificación italiana, "suspendería" la revolución de 1855 para festejar con un banquete monstruo franco-inglés-italiano la caída de Sebastopol y vestiría luto en 1879 por la muerte de Adolfo Thiers. Esto, por no aludir a los fastos de Garibaldi, héroe justamente local o a los lancheros italianos del puerto izando en 1882 la bandera patria cuando el general Santos atropelló las garantías debidas a dos de sus connacionales.

Burguesía, clase media y pueblo

No todo este elemento inmigratorio estuvo dotado de la misma movilidad ni se incorporó en forma siempre estable a la estabilizada estratificación del Montevideo de las últimas décadas del XIX. En realidad hay que tomar el punto de partida de una ciudad estructurada sobre el predominio altamente visible de una burguesía comercial, letrada, política y agropecuaria de viejo origen patricio o nueva extracción foránea debajo de la cual crecía, más bien tímidamente, una clase media, criolla o inmigratoria, de raíz artesana o pequeño-comercial o burocrática. Ambos niveles sociales, más que un proletariado se extendía una especie de "lumpen" orillero bastante considerable. Estaba nutrido por el personal bajo de los saladeros, la franja social que entornaba los cuarteles y el sector "rurbano" generado por las faenas de intermediación con la producción rural. Las modificaciones que sufriría posteriormente tal estratificación se originaron probablemente por la acción conjunta del desarrollo industrial, las exigencias del "desarrollo hacia afuera", el crecimiento del Estado y la masiva inmigración ítalo-española y más tarde centroeuropea. Los procesos de burocratización, industrialización e inmigración parecen sobre todo —y salvo la rectificación factible de venideros estudios— haber obrado mancomunadamente. Fue en Montevideo —en parte también en algunas capitales de departamento— que se produjo el adensamiento de una clase media "pequeño-burguesa" que resultó lo bastante movilizada como para dar el tono —si no más— de todo el primer tercio del siglo XX uruguayo y constituir factor político esencial en los complejos equilibrios de poder que el futuro reservaba. La



proliferación pequeño-comercial que aún caracteriza a nuestra ciudad, nace de ella. Y las presiones sobre el Estado que generó las dimensiones estrechas del mercado de empleo privado, también. Pero debe traerse igualmente a colación —puesto que complementará el perfil montevideano de una "ciudad moderna"— el incremento del sector de trabajadores manuales. Su origen —salvo tal vez en la "línea saladero-frigorífico"— fue predominantemente inmigratorio si bien más tarde se acrecentaría grandemente a través del éxodo rural. Promovido por el desarrollo industrial deben contarse entonces entre sus determinantes las propias de éste: las primeras leyes proteccionistas de la década del 80, el enérgico acicate de la política batllista y, por fin, la acción de sustitución de importaciones provocada por las dos guerras mundiales. Su irrupción y su integración a la sociedad urbana y las alternativas primeras de su nivel de vida son factibles de ser seguidas en el valioso índice que ofrece el número de "conventillos" o "casas de inquilinato" de entonces y el de los habitantes que las poblaron.

Este número osciló entre 1/5 y 1/10 de la población total de la ciudad entre 1880 y 1908. De ellos saldría en masa, a partir de entonces, el contingente trabajador regular y, sin esa masa, los conventillos declinarían con rapidez hasta convertirse en el elemento folklórico urbano que hoy son. La política de extensión de la ciudad, multiplicación de barrios y venta de inmuebles a plazos hizo factible que adquirieran sello obrero ciertas zonas urbanas y suburbanas en las que se asentó un sector social más integrado a una sociedad más abierta, más contemplado a nivel político y social por el sistema gubernativo que cualquier otro de idéntica composición en el continente. Ese sello, digámoslo de paso, fue difícil de distinguir del otro, pequeño-burgués, hecho nada sorprendente en una ciudad con índice más bajo de discontinuidad física y social que casi todas las restantes capitales latinoamericanas.

Reiteradamente se ha hecho referencia a la índole y proclividades de una *ciudad-puerto*, vuelta de espaldas a su contorno terráqueo y extravertida hacia el mundo. A una ciudad que habría conformado a una región —y luego a una nación— a su imagen y semejanza, con toda las flaquezas de un cosmopolitismo pretencioso y todas las servidumbres de un "desarrollo hacia afuera". Sin resbalar por los planos de la diatriba histórico-político-sociológica, debe admitirse sí, llanamente, que Montevideo estructuró en buena proporción el ámbito geográfico que tras sus suburbios comenzaba; debe admitirse también que, en términos uruguayos, un "proceso de montevideanización" y un "proceso de nacionalización" se aproximaron hasta confundirse. Circuidos estuvieron primitivamente al medio montevideano los alcances materiales de la autoridad estatal, la efectividad de la norma jurídica, la ordenación administrativa, la existencia regular, en suma, de una colectividad. El abrupto discontinuo estructural interior-capital sólo comenzó a amortizarse a nivel político-administrativo hacia los tiempos de las dictaduras militares: el ferrocarril, el telégrafo, las nuevas armas —desde el remington estrenado en Perseverano (1875) hacia adelante— que consolidaron la hegemonía —si bien

harto precaria— de un Estado nacional, afirmaron con ella la primacía montevideana. Pocos años antes, en 1868, tardaba cuarenta y ocho horas en llegar cualquier noticia de o hasta la frontera y la condición normal de la República, más allá de Montevideo, era la de un total abandono. Incomunicados los dos medios, la grave falencia de los más básicos servicios sociales: justicia, policía, vialidad, salubridad, escuela que en el resto del país se registraba corría pareja con el persistente dominio del bandidaje, la arbitrariedad, el despojo y la violencia sin límites. En este sentido recién hacia principios del siglo presente puede sostenerse que ese proceso de estatización y nacionalización que partió de Montevideo pudo ser completado. Y a esto, agréguese, en los términos internos de un solo centro de poder de fuerza irreplicable puesto que en los otros términos —internacionales— ni otrora ni hoy el Estado uruguayo y montevideano —con sus fronteras terrestres abiertas, con su espacio aéreo fácil de vulnerar— ha llegado a disponer de un ámbito económico, fiscal, político y cultural no compartido.

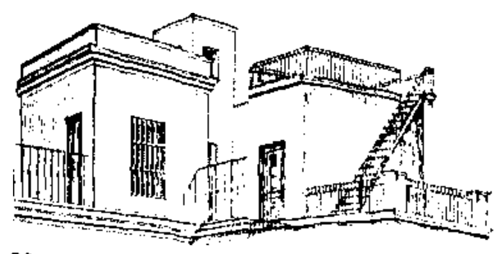
Este proceso de las relaciones Montevideo país fue (y es) sin embargo un proceso dialéctico de interacciones, de recíproca implicación. También es verdad que el país hizo en cierto modo a Montevideo y ello en el sentido de que el crecimiento de la ciudad hubo de enderezarse hacia la posesión de los medios idóneos reclamados por la condición de capital de una República. Esto no ha sido señalado con la misma fuerza que su antítesis y merece por ello, de seguro, que se lo subraye.

En esta historia existe un período de excepcional significación en cuanto a señalar la inevitabilidad de la dialéctica a que aludimos.

Desde febrero de 1843 a octubre de 1851, es decir, durante más de cien largos meses, Montevideo vivió la curiosa experiencia de ser una ciudad estrictamente rebanada de su contorno, una especie de clavel del aire sobre las fuerzas de los escuadrones navales francés e inglés, por las legiones e italianos y por un suministro marítimo bastante irregular.

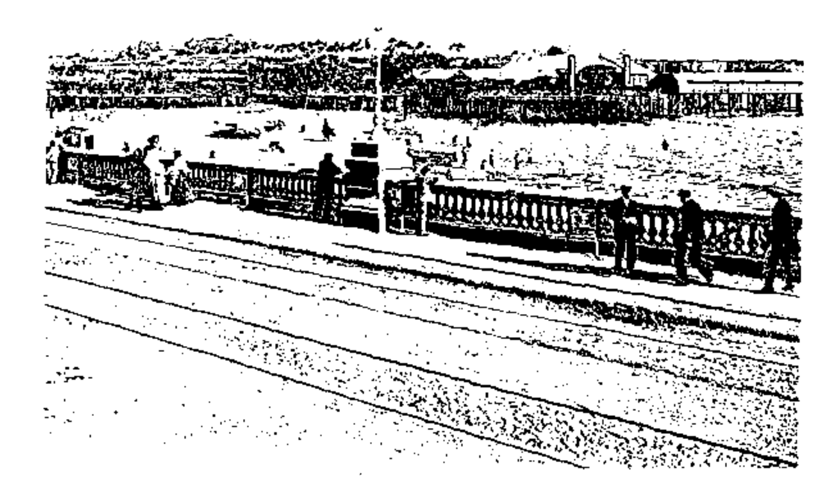
De entre el escaso elemento nativo que quedó dentro de las fortificaciones, uno de sus representantes más inquietos, Andrés Lamas, planeó en 1843 la sustitución de la hasta entonces vigente nomenclatura urbana. Los viejos nombres de santos y de oficios fueron sustituidos por los de las gestas militares de la Independencia y por los fastos de la organización civil. Lo cual quiere también decir que en el más urgido de sus momentos Montevideo asumía así la carga, la investidura de una historia deliberadamente "nacional". Pero asimismo frente a él, la sociedad uruguaya que resistía a las intervenciones erigió su precaria capital prácticamente pegada a sus muros y consagraba en "Villa Restauración" la primera calle dedicada en el país al general José Artigas.

Primicias, en verdad, de los tiempos que advendrían. Tras 1852 y, sobre todo, después de 1870 Montevideo supo responder al desafío que implicaba su calidad de capital con la creación de servicios y la erección de obras que supieron resistir por decenios el deterioro. Dentro de ella, por otra parte, se decidieron cada vez más las pugnas por el poder público. El motín militar del 18 de julio de 1853, la instalación del poder florista-brasileño, la muerte de Flores, el derrocamiento de Ellauri el 15 de enero de 1875, la renuncia de Santos en 1886 fueron episodios que se jugaron en Montevideo para todo un país esencialmente espectador. Y las mismas guerras civiles (la invasión florista —63-65— no lo fue esencialmente), los levantamientos gestados en el interior como la revuelta paisana de 1870 o las revoluciones de 1897 y 1904 no alcanzaron a vulnerar la capital enemiga, como lo mostró sobre todo la primera al detenerse en sus mismos suburbios.



Ciudad y país en forma

Casi un siglo ha corrido desde aquel pimpante Montevideo de los ochenta y los noventa y la ciudad actual. Abreviando hasta lo sumarísimo lo ocurrido en ella y con ella debe comenzarse recordando la ya explayada inversión de relaciones entre la realidad montevideana y el prospecto de su futuro. Hacia el filo del 80 la capital era —todavía— el posible emporio de una gran región económica; desde 1910, pese al puerto recién concluido deberá contentarse con ser la cabeza de una pequeña república en forma. Verdad es que esa pequeña república en forma, que hay que identificar con los años creadores del batllismo, hizo de la ciudad la niña de sus ojos, el escaparate brillante de una nación que desde sus leyes y sus costumbres se enorgullecía de su modernidad y su eurpeísmo. Es desde entonces —en puridad a partir de la década del 90— que Montevideo comenzó a ser la "ciudad de las playas", un atributo que monopolizó antes de ser pretendido por el país entero. Entre 1871 y 1907, y en especial a raíz de la liquidación del Banco Nacional, quebrado por la crisis del 90, la vieja playa de la Estanzuela se fue trasmutando en el Parque Urbano y la Playa Ramírez. Al cierre del período un famoso hotel (y una famosa ruleta) las completaron. Pocitos era en realidad más antigua: en 1881 fue incorporada a la "Ciudad Novísima"; en 1888 tuvo su correspondiente "albergho" con larguísima terraza adentrada en el mar; en 1912 partió de allí una rambla que se detendría provisionalmente en Carrasco. Este sí, es más reciente y su hotel, desde 1925 fue durante un cuarto de siglo, alto centro social. Hasta 1930, prácticamente, la nueva dimensión de vida social representada por la playa, estuvo reservada a la capital; tras ese codo, cada balneario se convertiría en un mero barrio residencial con costa para baños y prose-

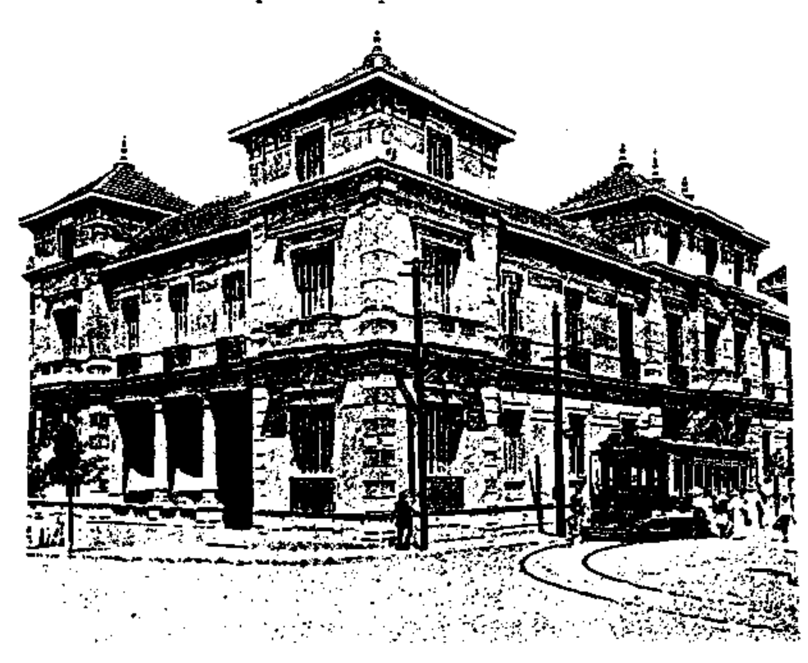


guiría hacia el este el movimiento de nuevas creaciones y nuevos centros de moda veraniega (Atlántida, Solís, Piriápolis, Punta del Este, La Paloma, Coronilla, etc.) Correlativamente nació la ciudad de las grandes ramblas y avenidas, y mastodontes edilicios, obsedida "a la americana" por logros de longitud, anchura, volumen y altitud. Toda la expectativa urbana pareció entonces centrarse en sus dos magnas vías: la Rambla Sur —su piedra fundamental se puso en 1925— y la Avenida Agraciada, en el estrafalario rococó del Palacio Salvo (1923-1929), que nos permitió la vanidad de nuestro primer rascacielo y en un Palacio Legislativo de largo trámite y cuya inauguración demoró hasta 1925. En torno de éstos y a lo largo de aquellas crecería el Montevideo residencial cada vez más extenso, la capital cada vez más grande de un país cada vez más pequeño. La obra vial del batllismo, macadanizado, obras sanitarias, llevaron la urbe a términos desmesurados con su población aunque esto representaría instrumento eficaz de fomento de la pequeña propiedad habitacional en qué afirmar a una pequeña burguesía improductiva que sería la espina dorsal, el sostén más sólido del régimen que se estabilizaba.

Esta preferencia que por Montevideo respecto al resto de la República tuvo toda una etapa de firme conducción de la vida uruguaya —al fin y al cabo eran los valores de lo urbano, en el sentido de Simmel y aun en el peyorativo de Spengler, los que se trataba de afirmar sobre los rurales y tradicionales— dará una especie de concreción visible, material al discontinuo estructural del que hablaría más adelante —bastante más adelante— la sociología. En realidad siempre había sido un tema de todos los planteos realistas de "fomento" el desequilibrio entre el interior y la capital y ya casi un lugar común el del "campo sacrificado" a "los lujos de la ciudad". Varias veces, y en especial hacia 1853, se abogó por traslado de la capital al centro del país y concretamente al Durazno. Nada se concretó y ni siquiera detuvo el curso hacia un país macrocéfalo el desamparo administrativo y financiero en que vivió Montevideo con sus gastos pagos hasta más allá de 1875 por el gobierno nacional. La extinción de los cabildos, el nominalismo y la penuria de medios en que vegetaron hasta la ley de 1903 las Juntas Económico-Administrativas creadas por la Constitución de 1830, la frustración de los proyectos de reglamentación —caso del de Solano García en 1836— no frenaron la progresiva desmesurada montevideana. Coartada por medidas del Coronel Latorre (1876-1879) el impulso a la descentralización, apenas pudo tomar alas el del gobierno de una ciudad que se identificaba con el país oficial mismo, las rentas y los gastos de la capital que ya eran iguales a los de todos los restantes centros del país en la década del sesenta, fueron el doble en la del noventa y lo siguieron siendo en adelante. En términos de población, la de la capital que representaba el 18.9% del total de la del país en 1860 y el 22.7% en 1890, había ascendido al 30% en 1908 (309,231 en 1.054.199), al 33% en 1938 y al 45.9% en 1963 (1.202.890 en 2.592.563) Mientras el Uruguay del Centenario se miraba y remiraba complacido en su limpia obra, del frente agrario salió la réplica y en un libro de 1930 —"Riqueza y pobreza del Uruguay", de Julio Martínez Lamas— nacerá la imagen peyora-

tiva de "la bomba de succión" que, embozada en otras versiones, en otras imágenes, tendría larga vida en el debate ideológico y político-social uruguayo. Quedaba fijado el estereotipo de la ciudad ociosa y sibarita que vivía regalada e improductivamente del esfuerzo nacional, del centro en el que todo era luz, variedad y jolgorio en contraste tajante con la rutina, la estrechez de horizontes y la parquedad de la sociedad agraria.

Dígase para terminar que aunque algunos visos de verdad tuviera el esquema, la generación que estaba naciendo por aquellos años apuntaría al otro inverso de la macrocefalia de un solo centro urbano involucrada en el funcionamiento de una economía basada en la ganadería extensiva y en la tendencia a la concentración de la industria y los servicios, que arrastra inevitablemente el esfuerzo por crear instituciones y fomentar intereses y sectores sociales capaces de contrabalancear el peso de aquella.



INDICE